

Scena e passione (CH) 20-dic-2021

Dai rally nel deserto all'innervata Val d'Avers

Un'uscita con la nuova Porsche 911 Turbo verso Juf nella Val d'Avers: certe automobili sportive ad alte prestazioni non devono languire in garage neppure d'inverno.



Alcuni sguardi meravigliati si dovrebbero già essere posati sulla Porsche 911 Turbo arancione lava. Una vettura sportiva di razza in inverno si vede piuttosto raramente qui a Juf nella Val d'Avers, il più alto insediamento abitato della Svizzera. Le temperature sono molto al di sotto del punto di congelamento, il ghiaccio e la neve ricoprono strade e sentieri. A parte noi, lungo la strada vi sono quasi esclusivamente fuoristrada a trazione integrale, forse anche un paio di furgoni per le consegne o station wagon, per lo più con catene da neve.

Ciononostante – o magari appunto per questo – osiamo avventurarci con la 911 proprio in questa località. Dopotutto, la Turbo ha una reputazione unica nel mondo delle vetture sportive: non è solo un avversario temuto sui circuiti della comunità delle corse e quasi imbattibile nelle gare sprint – ma soprattutto è senza dubbio la vettura della sua classe di potenza più adatta all'uso quotidiano. E che questo non valga solo d'estate lo vorremmo dimostrare in questa breve escursione.

Il cambio a doppia frizione PDK fa uscire il propulsore a sei cilindri dai bassi regimi

In primo luogo, il dodicesimo modello Turbo nella storia della 911 può dimostrare il suo talento nei viaggi in autostrada: con l'interruttore della modalità di guida su «Normal», l'auto ad alte prestazioni si comporta già come una «vettura assolutamente normale». Quasi ci si dimentica che può accelerare da fermo a velocità 100 in 2,8 secondi e raggiungere una velocità massima di 320 km/h. Almeno finché la manopola sul volante non passa a «Sport» o «Sport Plus».

Poi la belva si risveglia, il cambio a doppia frizione fa uscire il propulsore a sei cilindri dai bassi regimi e i due compressori con turbina a geometria variabile mettono sotto pressione in modo mirato il motore da 3,8 litri. La 911 ad alte prestazioni è sempre pronta per un autentico balzo in avanti – ma dal momento che il tergicristallo inizia a spazzare i primi fiocchi di neve dal parabrezza, all'uscita Rofla nei Grigioni preferiamo procedere tranquillamente. Non c'è tuttavia di che preoccuparsi, anche con abbondanti nevicate e condizioni stradali invernali: nella nuova Turbo viene utilizzata la trazione integrale Porsche di ultima generazione. Un sistema che porta sulla strada alla

perfezione decenni di esperienza nel campo della trazione integrale.

Trazione con tradizione

Nella 959 era in anticipo sui tempi anche la trazione integrale. Perché a metà degli anni '80 una trazione integrale veniva installata quasi esclusivamente nei veicoli fuoristrada. Di solito doveva essere commutata manualmente e quasi sempre lavorava con una distribuzione della potenza fissa preimpostata. Perfetta per terreni duri, sulla strada – specialmente con uno stile di guida sportivo – era come una vera palla al piede. Una trazione integrale rigida crea molta aderenza nei rettilinei, ma oppone regolarmente resistenza alle curve. La soluzione viene presentata da Porsche nella 959 con la versione variabile: mentre il retrotreno rimane costantemente spinto, le ruote anteriori sono collegate al cambio da una frizione in bagno d'olio. Il sistema di controllo analizza velocità delle ruote, angolo di sterzata, regime del motore e slittamento e può adattare la distribuzione della forza alla situazione di marcia corrente. L'avantreno viene spinto solo se veramente necessario. Per il resto è possibile concentrarsi interamente sullo sterzo. Anche questo era qualcosa di sensazionale nel 1986 – e fino a oggi questo principio è cambiato solo di poco.

Forza sotto controllo



Contrasto massimo: la 911 Turbo spicca nell'inalterato villaggio di montagna – e non solo per la sua verniciatura in arancione lava. D'inverno una vettura sportiva qui si vede generalmente di rado

Proprio alla fine della Val d'Avers si trova il piccolo borgo di Juf. Circa 30 persone vivono qui tutto l'anno a 2.126 metri sul livello del mare. Insieme ad alcune abitazioni vi sono solo poche case vacanza, una locanda, un ufficio postale, un bivacco per turisti e una piazzola di manovra, perché la strada cantonale termina qui. In inverno Juf è principalmente una base per lo sci escursionistico. Non vi sono né cinema né bar, nessun medico e nessuna polizia. Nemmeno un impianto di risalita. Chi viene quassù vuole godersi la natura, il silenzio e il tempo rallentato.

La fine della valle

Sotto la fitta coltre di neve le case di legno dai tetti di ardesia sfidano il rigore invernale. I residenti locali vivono principalmente del

turismo di piccoli numeri e di agricoltura. Soprattutto la pastorizia è stata a lungo un fattore economico doppiamente importante, perché qui gli inverni non sono solo gelidi, ma durano anche fino a sei mesi. Oltre il limite degli alberi, il legno da riscaldamento non esiste. Pertanto, il letame di pecora veniva pressato in blocchetti ed essiccato per due anni sotto i tetti prima di poter utilizzare le bricchette per il riscaldamento. Sporadicamente si fa così ancora oggi. Anche se qui gli orologi sembrano ticchettare a un ritmo un po' diverso, la 911 Turbo si sposta con la stessa naturalezza attraverso il villaggio invernale come su un circuito, su una tortuosa strada di passo soleggiata o nella grande città.



Persino i pendii a volte ripidi verso le case di Juf – in estate non molto più che dei sentieri stretti – sono percorsi senza esitazioni dalla due posti + due, nonostante la limitata altezza libera dal suolo. Qui aiutano molto il passo corto e gli sbalzi ridotti che fanno di questo modello una assoluta rarità tra le auto sportive. Come un camaleonte, si adatta alle circostanze e alle necessità. E si dimostra persino una compagna adeguata a una vacanza sugli sci. Perché se ce la fa a raggiungere il più alto insediamento abitato d'Europa anche in pieno inverno, le zone sciistiche più ampie e ben sviluppate non dovrebbero certo essere un problema. Per il trasporto dell'attrezzatura da sci è possibile tra l'altro montare persino un box tetto. E così, anche d'inverno, la 911 Turbo non deve affatto languire in garage per mostrare quel che sa fare. Ma chi conosce davvero questa supersportiva difficilmente si sorprenderà.

Info

Testo pubblicato per la prima volta nella rivista Porsche Christophorus, n. 401.

Copyright: Tutte le immagini, i video e i file audio pubblicati in questo articolo sono soggetti a copyright. La riproduzione totale o parziale non è consentita senza il consenso scritto del Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG non è consentito. Si prega di contattare newsroom@porsche.com per ulteriori informazioni.



Philipp Aeberli

christophorus@porsche.de

The logo consists of the word "CHRISTOPHORUS" in a bold, black, sans-serif font, stacked in four lines: "CHRI", "STO", "PHO", and "RUS".

**CHRI
STO
PHO
RUS**

David Künzler

christophorus@porsche.de

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/it_CH/2021/scene-passion/porsche-911-turbo-inverno-val-davers-christophorus-401-26808.html

Media Package

<https://newsroom.porsche.com/media-package/fdd8760f-d03c-48bd-acf1-61b7fbaefd15>